Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 93/94 (1929)
Heft: 2

Artikel: Die Centovalli-Bahn Locarno-Domodossola
Autor: Passet, Max
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-43377

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 22.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Wenn also die akademischen Studien bezwecken, dem jungen Geist eine Anfangsrichtung und eine Anfangsgeschwindigkeit zu geben, die intellektuell und ethisch in die Höhe weisen, so dürfen sie sich nicht auf Fachkenntnisse beschränken und dürfen den Studierenden nicht mit solchen erdrücken. Gerade der junge Alemanne, mit dem man es hierzulande vor allem zu tun hat, ist zwar nicht nur der geborene Ingenieur, sondern auch der geborene Nur-Ingenieur, dessen Persönlichkeit es oft nötig hat, während der Studienzeit von den Fesseln der Einseitigkeit befreit zu werden, gerade auch im Fachinteresse. Denn es sei nochmals der Ueberzeugung Ausdruck gegeben: wichtige Neuerungen, Entdeckungen, Erfindungen verdanken ihre Konzeption in den meisten Fällen nicht abgründiger Fachgelehrsamkeit und dem heutigen Spezialistentum, sondern der Phantasie, die freilich oft ein Geschenk der Götter ist, aber mit dem Geist entwickelt werden kann.

Fachstudien verlangen also eine Ergänzung durch eine Ermöglichung und Förderung allgemeinerer geistiger Entwicklung. Das gilt für alle Fachstudien, und weil man diese Forderung nicht beachtet, wollen die Klagen, die von allen Seiten kommen, nicht verstummen, die da besagen, die *Persönlichkeiten* würden in allen Berufen immer seltener.

Deshalb möchte ich neuerdings betonen, dass es mir vor allem dringlich erscheint, Mass zu halten mit der Belastung der Studierenden durch die Fachstudien und hinzufügen, dass das heutige Spezialistentum einen zu starken Widerschein in den Studienprogrammen findet.

Daneben ist es erfreulich und sehr begrüssenswert, dass an vielen Hochschulen Vorlesungen für Studierende aller Fakultäten abgehalten werden, ja dass eigene Abteilungen bestehen, deren Aufgabe es ist, dem obenerwähnten Bedürfnis zu genügen. Aber zwei Umstände sind es, die die Wirkung dieser Einrichtungen beeinträchtigen: die allzustarke Ueberlastung der Studierenden durch die Fachstudien, und das Fehlen einer wohldurchdachten, festumrissenen, gemeinsamen Zielsetzung für alle, die an dieser Aufgabe mitwirken. Das Ergebnis ist ein Sammelsurium von Ankündigungen, wie sie weniger der allgemeine Zweck der Abteilung fordert, sondern der Zufall zusammenträgt.

Herr Prof. Dr. A. Stodola hat das Verdienst, wiederholt und mit Nachdruck darauf hingewiesen zu haben, dass die Fachstudien einer Ergänzung im erwähnten Sinne bedürfen. Noch ist der Weg dazu nicht gefunden, ja es scheint, als habe man aufgegeben, ihn zu suchen. Und doch bin ich überzeugt, dass das ausgestreute Samenkorn dereinst keimen wird. Denn unsere Hochschulen haben allen Anlass, sich nicht überflügeln zu lassen: jene Hochschule wird blühen und gedeihen, die auch in ihren organisatorischen Massnahmen Phantasie walten lässt!

Die Centovalli-Bahn Locarno-Domodossola.

Von Ing. MAX PASSET, Basel.

(Schluss von Seite 6)

Oberbau. Die Geleise der Centovallibahn bestehen aus Vignolschienen von rund 25 kg/m, auf Eichenschwellen von 1,80 × 0,18 × 0,13 m. Während die Eichenschwellen im allgemeinen voll befriedigten, sollten sie in den engen Kurven von 50 bis 60 m Radius besser durch eiserne Schwellen ersetzt werden, da die durch den starken Druck entstehende Erweiterung der Schwellenbolzenlöcher ein öfteres Versetzen bedingen, und so die Lebensdauer der Schwellen stark herabsetzen. Es sei ferner erwähnt, dass die 15 m-Schienen sich in jeder Hinsicht als vorteilhafter erwiesen haben, als die 12 m-Schienen.

Die bereits erwähnte Leitschiene, anfänglich nur für schwierig auszugestaltende Uebergangsbogen und enge Kurven an gefährlicher Lage bestimmt, hat sich so gut bewährt, dass alle Kurven von $R \leq 60$ m, sowie einige weitere Uebergangsbögen damit versehen wurden. Sie besteht aus vom Bau herrührenden Decauville-Schienen von 14 kg/m, die liegend auf aus starkem Eisenblech gepressten Stützen

Abb. 19. Station des Wallfahrtsortes Rè bei Km. 25,8.

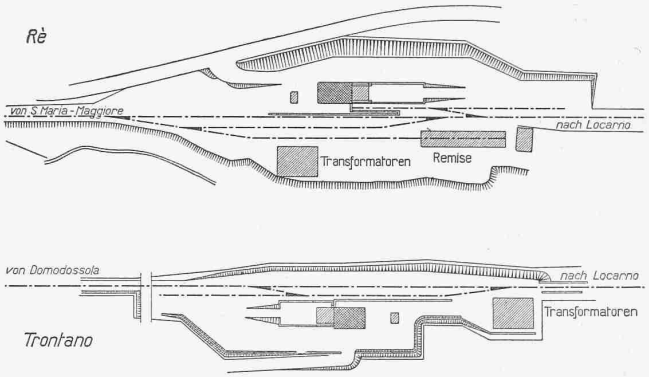


Abb. 20 und 21. Typen von Stationen. — Masstab 1 : 2500.

auf jeder zweiten Schwelle befestigt sind (Abb. 18). Diese Anordnung hat voll befriedigt und auch im Winter bei starkem Schneefall zu keinen Unannehmlichkeiten geführt, da wegen der erhöhten Lage der Leitschienen über dem Schwellenbelag kein Festpressen des Schnees zwischen Schiene und Leitschiene eintreten kann. Die Ueberhöhung der äussern Schiene in den Kurven wurde nach der Formel $h = \frac{1050 \cdot V^2}{g \cdot R}$ berechnet und entsprechend der zulässigen maximalen Geschwindigkeit angewendet.

Die Spurerweiterung S wird durch Verschieben der innern Schiene erreicht und beträgt für Kurven vom Radius

$R =$ 50 bis 150: $S = 16$ mm $R =$ 200 bis 250: $S = 8$ mm
$R =$ 150 bis 200: $S = 12$ „ $R =$ 250 bis 300: $S = 4$ „ [1])

Stationen und Haltestellen. In Locarno (S. B. B.) mussten die Geleiseanlagen dem vermehrten Verkehr angepasst werden. Die Vergrösserungen in Locarno-Sant Antonio bestehen in einem neuen Aufnahmegebäude mit Dienstwohnung, einer Remise und neuen Bureauräumlichkeiten über der Reparaturwerkstätte der Valle Maggia-Bahn. Die Station Pontebrolla hat ein neues Aufnahmegebäude und ein Gebäude für die Umformerstation erhalten.

[1]) Grössere Spurerweiterung hat sich als ungünstig erwiesen, indem die seitlichen Schläge des elastischen Querbalkens der Drehgestelle dadurch stärker werden.

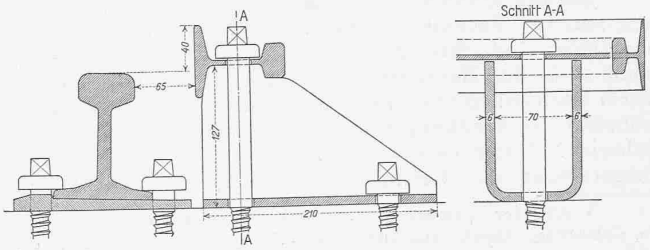


Abb. 18. Leitschiene. Quer- und Längsschnitt, Masstab 1 : 6.

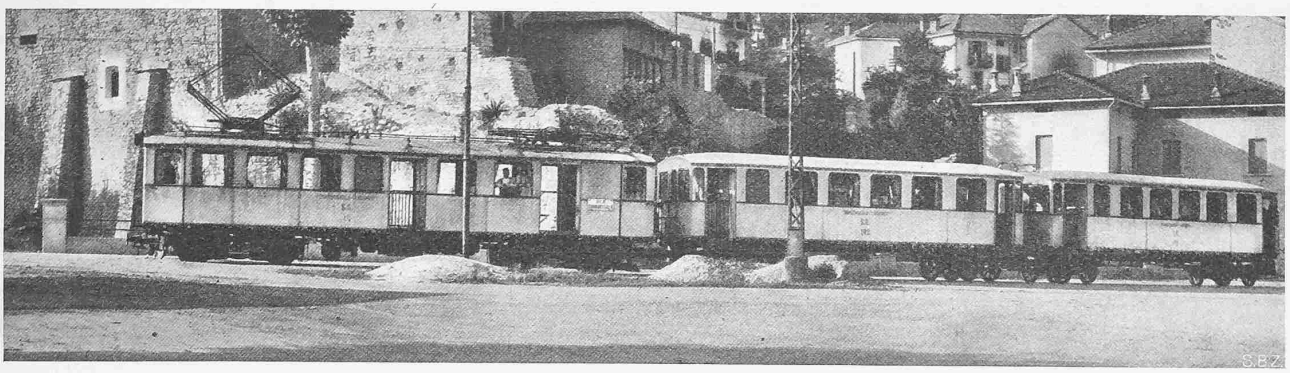


Abb. 21. Motorwagenzug der Centovalli-Bahn, elektrisch ausgerüstet vom Tecnomasio Italiano Brown Boveri in Mailand.

Die Stationen der FRT haben ein Ausweichgeleise mit einer nutzbaren Geleiselänge von 54 m und Stumpengeleise für den Güterverkehr; die Stationsgebäude bestehen aus Bureau und Wartesaal und einer Beamtenwohnung. Die Haltestellen haben nur das durchgehende Geleise; die Gebäude bestehen aus Bureau, Wartesaal und Güterschuppen. Auf der italienischen Seite haben die Stationen zwei bis vier Geleise, ihre nutzbare Länge ist 60 bis 140 m, Stumpengeleise für Freiverlad sind 30 bis 45 m lang (Abb. 19 bis 21). Um für Holztransporte bessere Abfuhrverhältnisse zu schaffen, erhielten auch einige Haltestellen Stumpengeleise.

Die Endstation Domodossola umfasst sechs Geleise (Hauptgeleise 228 m), Remise und Werkstatt. Zwei Anschlussgeleise verbinden die SS mit dem Bahnhof der Italienischen Staatsbahn; das eine wird vor das Aufnahmegebäude geführt, das andere führt normalspurig auf den Güterbahnhof. Dieses besitzt eine dritte Schiene, damit die Transporte mit den meterspurigen Motorwagen besorgt werden können. Der Warenumlad erfolgt ausschliesslich auf der Endstation der SS.

Das *Rollmaterial* besteht aus acht vierachsigen Motorwagen (Abb. 22), elf ebenfalls vierachsigen Personen-Anhängewagen, zehn gedeckten und zehn hochbordigen Güterwagen, zwei Langholzwagenpaaren, zwei Plattwagen und einer Lokomotive der Rhätischen Bahn als Reserve.

Die Länge des Motorwagens ist 14,40 m, der Abstand der Drehzapfen 8,50 m, der Radstand der Drehgestelle 2,20 m, der Raddurchmesser 0,92 m und die Breite des Wagenkastens 2,67 m. Die elektrische Ausrüstung wurde durch die Firma Tecnomasio Italiano Brown Boveri in Mailand geliefert und umfasst vier geschlossene Gleichstrom-Motoren mit einer Stundenleistung von 110 PS bei 1200/2 Volt und 630 Uml/min; das Uebersetzungsverhältnis ist 1 : 5,2. Der Fahrschalter hat sechs Stellungen für Serienschaltung, vier für Parallelschaltung und sechs für elektrische Bremsschaltung. In der Apparatenkammer ist der Kontroller in horizontaler Lage angeordnet, ausgerüstet mit drei Zylindern, die mechanisch und pneumatisch betätigt werden zum Wenden der Stromkreise für Reihen-, Parallel- und Bremsschaltung, für Vor- und Rückwärtsfahrt und für Ausschalten einer Motorgruppe.

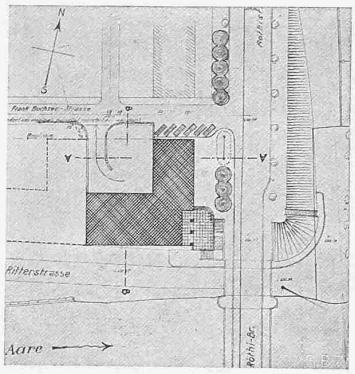
Die vier Bahnmotoren sind je zu zwei in Serie geschaltet. Beide Gruppen können in Reihe oder parallel geschaltet werden. Bei Betriebseröffnung bildeten die beiden Motoren eines Drehgestells jeweilen eine Gruppe. Diese Anordnung hatte jedoch die Unannehmlichkeit, dass beim Uebergang von der Reihen- zur Parallel-Schaltung momentan beide Motoren eines Drehgestells ausser Funktion gesetzt und dadurch dieses Drehgestell vollständig gezogen, bezw. geschoben wurde. In starker Neigung entstanden dadurch heftige Stösse auf den Motorwagen, welcher Umstand durch eine kreuzweise Gruppierung der Motoren behoben wurde. Die Motoren sind entsprechend dem Längenprofil so bemessen, dass sie nur während ungefähr der Hälfte einer vollständigen Fahrt Locarno-Domodossola arbeiten müssen. Ein kontinuierlicher Gebrauch der elektrischen Bremse ist daher ausgeschlossen; sie dient nur als Hilfsbremse. Der Umstand, dass für die Fahrt nur zwei Schaltstellungen unter Ausschaltung der Widerstände möglich sind, d. h. entweder Reihenschaltung oder Parallelschaltung, bedingt die Normalisierung der Zugskomposition auf zwei Typen, ein Umstand, der im Betrieb einer Linie mit stark wechselndem Verkehr und Widerstand störend wirkt. Es sollte daher in ähnlichen Fällen die Schaltung der Motoren derart sein, dass mehr Kombinationen möglich sind.

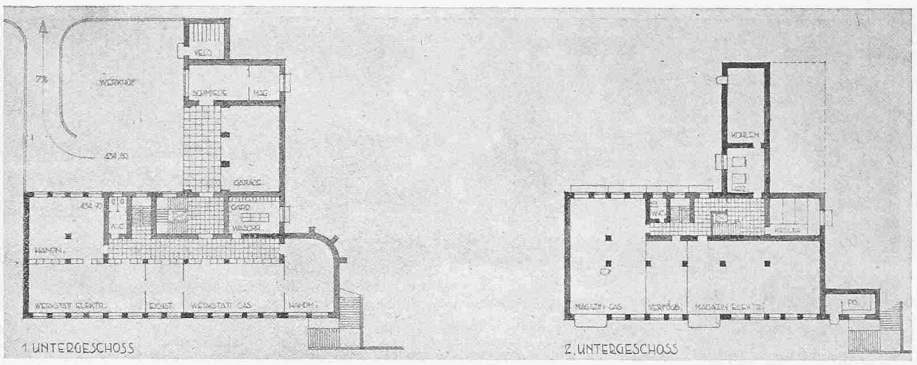
Der Motorwagen erreicht bei einem Raddurchmesser von 920 mm und einer Stundenleistung von 110 PS eine Geschwindigkeit von 21,4 km/h mit der Zugkraft von 5250 kg, gemessen am Radumfang; er kann auf einer Strecke maximalen Widerstandes (Kurve R = 50 m in Steigung von 54,65 %) einen Zug von rd. 75 t mit 21,4 km/h befördern. Als maximale Geschwindigkeit wurden 45 km/h angenommen. Für die Betätigung der Motor-Kompressorengruppe (5,3 PS), sowie für Beleuchtung und Heizung wird der Fahrstrom von 1200 Volt direkt verwendet.

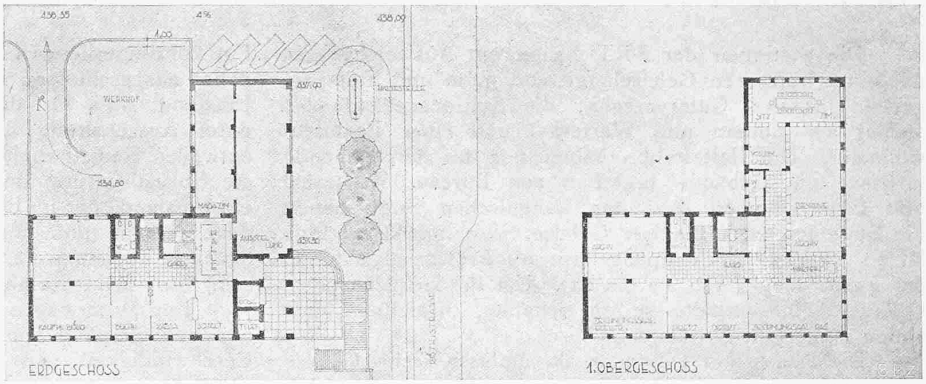
Die Motorwagen sind mit dem Geschwindigkeitszeiger Teloc der Firma Hasler in Bern ausgerüstet. Die gleiche Firma hat auch die Spurkranzschmierer geliefert, die nur in den Kurven durch Verschiebung der Drehgestelle gegenüber dem Wagenkasten betätigt werden.

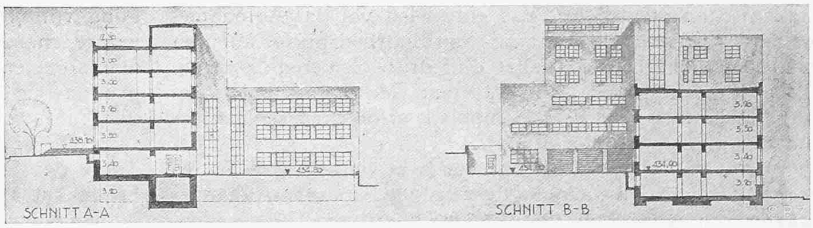
Sämtliche Wagen sind mit einer Handbremse und der Westinghouse-Druckluftbremse ausgerüstet. Es wurde ein neues vereinfachtes System mit einer einzigen Druckluftleitung eingeführt. In einfacher und sinnreicher Weise wurde die doppelte Bremse (selbsttätige und abstufbare) zu einer einzigen vereinigt, mit der Möglichkeit, den ganzen Zug gleichmässig zu bremsen, oder nach Belieben die Bremsung des Motorwagens zu verändern und dabei die Anhängewagen unverändert gebremst zu lassen (der am meisten eintretende Fall), oder umgekehrt auch die Bremsen der Anhängewagen ganz zu lösen und gleichwohl den Motorwagen gebremst zu lassen. Trotz verschiedener Vorteile hat diese Bremse für die Centovallibahn doch nicht ganz befriedigt, namentlich auf der 10 km langen, mit 50 bis 60 ‰ fallenden Rampe Coimo-Masera. Man sah sich deshalb gezwungen, eine zweite Druckleitung zu erstellen. Diese dient für die selbsttätige Bremse, bei der durch das gewöhnliche dreifache Ventil die Verbindung zwischen Hiflsreservoir und Bremszylinder hergestellt wird, sobald eine Druckdifferenz entsteht.

Auf dem Motorwagen wurde noch ein besonderes dreifaches Ventil eingeführt, das so reguliert ist, dass die selbsttätige Bremse erst dann auf den Motorwagen wirkt, wenn die Druckdifferenz 3 at erreicht hat. Diese Anordnung hat den Vorteil, die Anhängewagen pneumatisch bremsen zu können, ohne den Motorwagen mitzubremsen, wenn dieser bereits elektrisch gebremst ist, und zwar ohne dass die Notbremsung weniger wirksam wäre. Das Rollmaterial entprach anfangs den Anforderungen einer Gebirgsbahn nicht in allen Teilen, und wurde deshalb in den ersten Betriebsjahren einer weitgehenden Durcharbeitung und Verbesserung unterworfen.









I. Preis (2800 Fr), Entwurf Nr. 2.
Von Arx & Real, Architekten, Olten.
Lageplan, Masstab 1 : 2000.
Grundrisse und Schnitte 1 : 800.

Energie-Versorgung. Für den Betrieb der Bahn dienen zwei verschiedene Kraftquellen, da sowohl die Schweiz wie Italien für ihr Gebiet einen von einander unabhängigen Betrieb fordern. So erhält die FRT den Strom von der „Soc. Elettrica Locarnese" in Pontebrolla, und zwar als Dreiphasen-Wechselstrom von 6000 V und 50 Per., während die SS durch die „Società Dinamo" versorgt wird. Diese liefert Dreiphasen-Wechselstrom von 41 000 und 45 000 V und 42 Per. in die Transformerkabine in Domodossola, wo die Spannung auf 12 500 V herabgesetzt und so den Umformerstationen Trontano und Rè zugeführt wird. In den Umformerstationen Pontebrolla, Rè und Trontano wird der Wechselstrom auf 1050 V herabgesetzt und in Gleichstrom von 1350 V umgeformt. Jede Umformergruppe leistet im Dauerbetrieb 400 kW bei 1260 Uml/min.

Die Fahrdrahtleitung für Gleichstrom von 1200 V mittlerer Spannung ist auf kräftigen Holzmasten montiert und besteht in einem 8-förmigen Kupferdraht von 70 mm² Querschnitt. Die Aufhängung ist zentral in einer Höhe von 5 m über den Schienen auf offener Strecke, 6 m in Stationen und Strassenübergängen und 4,40 m in den Tunneln. Während die FRT ausschliesslich Kastanienmasten verwendeten, wurden auf der italienischen Seite solche in Föhren- und Lärchenholz benutzt, die auf Eisen- oder Eisenbeton-Sockel sowie an Futtermauern befestigt wurden. Der Fahrdraht ist an einem verzinkten Eisendraht aufgehängt, der beiderseits durch zwei Würfelisolatoren isoliert ist; der Ausleger besteht aus einem einfachen T-Eisen von 7 cm Höhe. Die Leitung ist in je ungefähr 150 m Entfernung abgespannt; sie kann durch Streckenschalter in Stücke von 5 bis 6 km abgetrennt werden. Auf den selben Masten ist auf gewissen Strecken auch die Speiseleitung montiert; alle 4 km ist die Linie durch Hörner-Blitzschutzapparate gesichert.

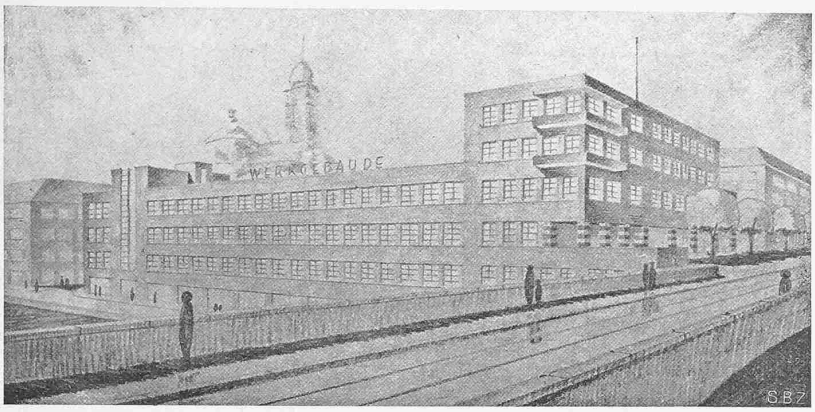
Bauorganisation. Der Bauunternehmung J. Sutter waren von den Konzessionsgesellschaften, die keine besondern Aufsichtsorgane hatten, auch die Projektierung, Expropriation und alle sonstigen technischen Aufgaben übertragen. Ihr Zentralbureau in Domodossola besorgte die Ueberprüfung der Projekte und Varianten, sowie Fragen, die alle Sektionen berührten, und die statische Berechnung der grössern Brücken, während jede Sektion auf Grund ihrer besondern Ortskenntnis ihr Detailprojekt selbst ausarbeitete. Die Direktion des Zentralbureau hatte vor Kriegsausbruch Ing. S. Simonett inne, nachher der Verfasser für den italienischen Teil, und Ing. Alessandro Balli für den schweizerischen Teil. Als Sektionsingenieure wirkten die Ingenieure Flor. Prader, Max Geiger und Oskar Losinger, ferner Ing. Ernst Mejer für den elektro-mechanischen Teil.

Der Mangel an Strassen auf der Strecke Masera-Druogno stellte grosse Anforderungen an eine rationelle Organisation der Transporte, und zwang dazu, diese möglichst einzuschränken, unter bestmöglicher Ausnützung der Materialien, die man an Ort finden konnte. Dem Spürsinn für guten Sand und Steine war freier Lauf gelassen, da im allgemeinen der durchfahrene Fels schlecht war, und nur einzelne gesunde Schichten für Bausteine Verwendung finden konnten. Trotzdem sind alle Bauten mit einwandfreiem Material ausgeführt. Für Stütz- und Futtermauern wurde weitgehend von Trockenmauerwerk Gebrauch gemacht.

Betriebsorganisation und Betriebsergebnisse. Entsprechend den Konzessionsbedingungen musste der Betrieb in jedem Staat besonders organisiert werden. Das schweizerische Teilstück der FRT wird von ihr gemeinsam mit der Valle Maggia-Bahn, dem städtischen Tram von Locarno und der Schiffahrt auf dem schweizerischen Langensee betrieben, während für den Betrieb des italienischen Teils die SS eine unabhängige Betriebsorganisation mit General-Direktion in Mailand hat, der auch die Schiffahrt auf dem italienischen Langensee unterstellt ist. Jede Betriebsdirektion hat den Normen ihres Landes entsprechende Betriebsvorschriften aufgestellt, die noch nicht vollständig in Einklang gebracht werden konnten.

Das Rollmaterial sowie das Fahrpersonal durchfahren die ganze Strecke. Dem Depot Domodossola wurde der Unterhalt des Rollmaterials übertragen, während die Reparaturwerkstätte in Locarno den Unterhalt der Vallemaggia-

I. Preis (2800 Fr.), Entwurf Nr. 2. — Verfasser von Arx & Real, Architekten, Olten. — Ansicht vom rechten Aareufer aus.



Entwurf Nr. 2. — Ansicht aus Südost, von der Rötibrücke aus.

Bahn und der städtischen Strassenbahn besorgt. Die Trennung des Betriebes hat natürlich grosse Nachteile, und man strebte deshalb schon seit Betriebseröffnung darnach, wenigstens die technische Leitung zu vereinigen. Ein während eines Jahres unternommener bezüglicher Versuch musste aus politischen Gründen wieder aufgegeben werden.

Dem internationalen Verkehr dienen im Winter fünf und im Sommer sechs Zugspaare, während für den Lokalverkehr beiderseits auf Teilstrecken noch zwei bis drei Zugspaare eingeschaltet werden.

Von grösster Wichtigkeit für das Gedeihen der Bahn, ja sogar eine Lebensnotwendigkeit ist der Transitverkehr zwischen dem Tessin und der West- und Zentralschweiz. Er ergab für 1927 46 000 Transitreisende, ging dann aber infolge der Einführung des Passzwangs durch Italien und Verschärfung der Kontrolle wieder stark zurück. Für einen grossen Teil des nach dem Tessin reisenden Publikums wirken zudem die zweimaligen Grenzformalitäten abschreckend. Es ist sehr zu hoffen, dass dieses Ueberbleibsel aus Kriegszeiten einmal normalen Verhältnissen Platz machen wird.

Der Lokalverkehr hatte sich anfangs italienischerseits gut entwickelt, ist aber jetzt stabil. Die Valle Vigezzo hat zur Zeit der Sommerfrische starken Besuch und weist auch einen im Verhältnis zu seinen 6000 Einwohnern starken kontinuierlichen Verkehr auf. Von einiger Bedeutung für den Reisendenverkehr ist auch der Wallfahrtsort Rè. Im schweizerischen Centovalli ist der Lokalverkehr sehr schwach. Der Güterverkehr hat anfangs vielversprechend zugenommen, namentlich durch die Holztransporte aus dem Val Onsernone, ging dann aber infolge der Autokonkurrenz wieder zurück.

Das Betriebsjahr 1927 z. B. ergab bei insgesamt 377 025 Reisenden rund 46 000 Transitreisende und einen Gesamtgüterverkehr von 400 818 t. Dabei betrug das mittlere Zugsgewicht 51,5 t, die mittlere Belastung eines Güterwagens 3,62 t und der Energiebedarf total 1 111 600 kWh, bezw. 0,130 kWh/tkm, bei rd. 12,7 Mill. tkm Gesamtleistung. Hierzu bedurfte die Centovallibahn mit Maggiabahn für 81 Betriebskilometer eines Personals von 144 Fixbesoldeten und etwa 23 Taglöhnern, oder 1.8 bezw. 0,28 Mann pro km. Der Zugsdienst der SS wird durch einen Einzel-Zugsleiter geleitet. Mit gutem Erfolg wurde die Besorgung der Haltestellen der FRT den Posthaltern der betreffenden Gemeinden übertragen.

Der italienischen SS gehören heute keine Schweizer mehr an. Die Aktien dieser Gesellschaft sind vollständig, und die der FRT bis auf einen verschwindend kleinen Teil im Besitz einer französischen Finanzgruppe.

Wettbewerb für ein Werkgebäude der Stadt Solothurn.

Aus dem Bericht des Preisgerichtes.

Das Preisgericht versammelte sich zur Beurteilung der 22 eingelaufenen Entwürfe am 17. April 1929, 9 1/2 Uhr, im Saalbau in Solothurn. An Stelle von Dr. Gunzinger ist Direktor Ruf als Ersatzpreisrichter anwesend. Die Projekte waren vom städtischen Bauamt (Hochbauadjunkt Zehnder) daraufhin vorgeprüft worden, ob sie den allgemeinen Bedingungen des Programms entsprechen.

Nachdem die Jury einzeln sämtliche Projekte einer Prüfung unterworfen und dann gemeinsam besprochen hatte, was den ganzen Vormittag beanspruchte, wurden nach erneuter Besichtigung des Bauplatzes am Nachmittag im *ersten Rundgang* 9 Projekte ausgeschaltet, wegen allgemein unbefriedigenden Lösungen und zu hohem Kubus, ohne dass bemerkenswerte Anordnungen oder Details die hierdurch vergrösserten Anlagekosten rechtfertigen könnten.

In einem *zweiten Rundgang* sind sechs Projekte ausgeschieden worden wegen grössern Mängeln in Anordnung der Werkstätten und Magazine, mangelhaften Wohnungsgrundrissen, konstruktiven Fehlern, wegen zu üppiger Platz- und Raum-Verwendung und architektonisch ungenügender Lösung.

Um 19 Uhr vertagt sich die Jury auf Freitag, den 19. April, vormittags 9 Uhr, zur weitern Beratung. Die Herren Architekten Haefeli, Egger und Kantonsbaumeister Hüsler prüfen unterdessen die Details der in der engern Wahl verbliebenen sieben Projekte.

Nr. 2. „Brückenkopf I“. 10912 m³. Situation sehr gut, gute Parkierungsgelegenheit. Werkhof sollte nach Westen etwas erweitert werden. Zu begrüssen ist das wohlabgewogene Zurückweichen mit der Baugruppe, sowohl von der Röti- wie auch von der Ritterstrasse, und die Beibehaltung der bestehenden Freitreppe. Damit erreicht der Verfasser die sehr erwünschte Verlängerung der Brückenmasse in die Rötistrasse. Das Aeussere entspricht durchaus dem Charakter des Wohn- und Werkgebäudes, wobei die Balkone die Wohngeschosse gut zum Ausdruck bringen. Der Gebäudeteil an